ESTIMATES

Transportation Appeal Tribunal of Canada

2005-2006
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services Canada, 2005

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS5

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

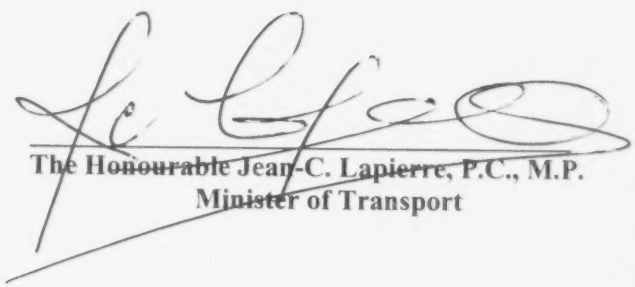
Catalogue No.: BT31-2/2006-III-78
ISBN 0-660-62811-2

Transportation Appeal Tribunal of Canada

2005–2006

Estimates

Report on Plans and Priorities



The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

105-04055/

Table of Contents

Section I: Overview
- Chairperson's Message 1
- Summary Information 2
- Agency Plans and Priorities 3

Section II: Analysis of Program Activities by Strategic Outcomes 5

Section III: Supplementary Information
- Management Representation Statement 7
- Organizational Information 8
- Financial Tables 10

Section IV: Other Items of Interest 13

Section V: Index 14

Section I: Overview

1.1 Chairperson's Message

I am pleased to present the Report on Plans and Priorities of the Transportation Appeal Tribunal of Canada, formerly the Civil Aviation Tribunal. This report reflects the experience gained by the Tribunal over a period of more than 18 years of operation. The Transportation Appeal Tribunal of Canada is a quasi-judicial body established in June 2003 (SC 2001, c. 29) to provide an independent process of review of administrative and enforcement actions — including the suspension and cancellation of licences, certificates and other documents of entitlement, the issuance of railway orders, and the imposition of administrative monetary penalties — taken under various federal transportation Acts.

The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that will have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation, rail and marine communities in 2005-2006. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience possessed by Tribunal members enhances their independence by enabling them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and the document holders place in the decisions of the Tribunal.

Great gains in efficiency have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before it, including Transport Canada and organizations representing document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process.

In the light of the continuing challenge to manage its increasing workload, the direction of the Tribunal for the years ahead will be its continued focus on the fulfilment of its expanding mandate. Having recognized the commitment of members and staff to its mandate, I am confident that the Tribunal will successfully meet its challenges.

Faye Smith
Chairperson

1.2 Summary Information

Raison d'être

The mission of the Transportation Appeal Tribunal of Canada is to review the Minister of Transport's enforcement and licensing decisions through a two-level hearing process. The Tribunal has a commitment to openness and cooperation and is mandated to conduct informal, expeditious and fair hearings.

Financial Resources

($ thousands)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
1,303.0	1,303.0	1,303.0

Human Resources

2005-2006	2006-2007	2007-2008
9	9	9

Agency Priorities

($ thousands)

	Type	Planned Spending		
		2005-2006	2006-2007	2007-2008
Priority #1: Hold hearings expeditiously and informally	Ongoing	1,107.0	1,107.0	1,107.0
Priority #2: Management Accountability Framework	Ongoing	25.0	25.0	25.0
Priority #3: Government on-line	Ongoing	5.0	5.0	5.0

1.3 Agency Plans and Priorities

The Transportation Appeal Tribunal of Canada replaces the Civil Aviation Tribunal which was established under Part IV of the *Aeronautics Act* in 1986. On the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 73 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, assented to on December 18, 2001, being chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001 the Act officially, came into force on June 30, 2003. The Transportation Appeal Tribunal of Canada, a multi-modal tribunal is available to the air and rail sectors, and at a later time, the marine sector. The *Transportation Appeal Tribunal Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canadian Shipping Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision making authorities of the Tribunal under those Acts. The Tribunal's jurisdiction, extending to the rail sector, is expressly provided for under the Aeronautics Act and the Railway Safety Act (section 2 of the Transportation Appeal Tribunal of Canada Act). The mandate of the Tribunal expands to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. Therefore, the Tribunal's caseload will enlarge considerably over the next few years, but the business line will not be amended. The office of the Tribunal is located in the National Capital Region.

The Tribunal's yearly seminars ensure a trained membership through updates and discussions of legislative changes. The interaction of members and role play scenarios assist the membership in achieving quality and consistency in making and in writing its decisions. A panel discussion takes place with representatives from the transportation communities.

The Tribunal will continue to provide determinations quickly, allowing Transport Canada and document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right to appeal. In 2003–2004 the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 52 days for a review and 65 days for an appeal. The greater number of hearings and the increasing case complexity provide justification for the additional time needed by members.

Improve Management Practices

The Management Accountability Framework, similar to its predecessor, the Modern Comptrollership Initiative, provides an opportunity for departments and agencies to improve the functioning of their organizations, thereby creating the conditions for sound management and strengthened accountability. This is in keeping with the government's vision of modern public service management, as established in *Results for Canadians*.

The Transportation Appeal Tribunal will continue to work in partnership with three other small quasi-judicial agencies: the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal, the Competition Tribunal, and the Copyright Board. The focus for 2005-2006 will be on developing and implementing an action plan in response to the results of a compliance audit conducted in 2004-2005; participating in one or more projects under the Management of Government Information Initiative; looking at the feasibility of and identifying areas in which an evaluation

could be conducted; developing performance indicators; and giving consideration to a partnership arrangement for the implementation of certain aspects of the new *Public Service Modernization Act*, namely the setting up of Labour Management Consultative Committees, Dispute Resolution Process and Policy Development.

Government On-Line

The Tribunal will seek to improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Social Union Framework Agreement (SUFA)

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that the document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. There are approximately 76,422 licensed aviation personnel, 36,599 rail personnel in Canada and approximately 29,614 registered aircraft and 3,170 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation and rail regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*.

It is anticipated that regulations relating to the marine sector will be implemented in the upcoming fiscal year. As well, additional legislation respecting airports will be implemented over the next few years that will have the effect of greatly increasing the number of offences under the designated provisions which in turn will significantly affect the workload of the Tribunal.

Our organization is funded through operating expenditures. On the assumption of an increased caseload of as much as 50% with the Tribunal's expansion to include the marine sector, the Tribunal will need additional funding to sustain its multi-modal mandate. The most significant upcoming challenge for the Tribunal will be its first year as a multi-modal transportation tribunal. The reorganization of the Tribunal will increase the overall workload and require expansion of capacity in new areas of expertise: more members will have to be appointed and trained. Existing employees will likely require additional training and more staff will have to be hired.

Section II: Analysis of Program Activities by Strategic Outcomes

Review and Appeal Hearings

The objective is to provide for the operation of an independent Tribunal to respond to requests from the transportation community for review of enforcement and licensing decisions taken by the Minister of Transport under the Aeronautics Act; and to conduct hearings into such appeals.

Strategic Outcome

The strategic outcome of the Tribunal to provide the Canadian transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

Financial Resources

($ thousands)

2004-2005	2005-2006	2006-2007
1,313.0	1,303.0	1,303.0

Human Resources

2004-2005	2005-2006	2006-2007
9	9	9

The Tribunal's only activity is the provision of an independent review process for aviation, and rail by providing document holders with the opportunity to proceed with a hearing. The Tribunal represents the only forum ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, refusal to issue or refusal to renew documents of entitlement for reasons of incapacity or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

All hearings are held expeditiously and informally, according to the rules of fairness and natural justice. At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter to the Minister for reconsideration.

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Transportation Appeal Tribunal of Canada provides a public interest program that is unique to transportation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's transportation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify concerns in the transportation sector of a technical or legislative nature leading to necessary amendments to legislation for the benefit of all Canadians through the enhancement and maintenance of transportation safety in Canada.

The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the transportation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of this Tribunal and its predecessor, the Civil Aviation Tribunal.

Section III: Supplementary Information

3.1 Management Representation Statement

Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2005-2006 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Appeal Tribunal of Canada

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide to the preparation of Part III of the Estimates: Reports on Plans and Priorities*.

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the TBS guidance;
- It is based on the department's approved accountability structure as reflected in its MRRS;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat.

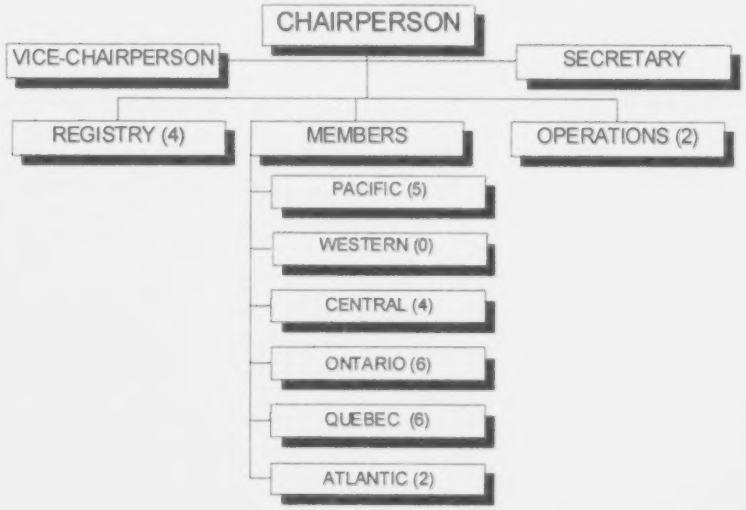
Name: FAYE SMITH

Title: CHAIRPERSON & C.E.O.

3.2 Organizational Information

The Tribunal's Chairperson is the Chief Executive Officer. The Chairperson is responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal.

The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. Thirty-five part-time members were in office at the end of 2003–2004. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise. At the end of 2004, 23 part-time members were appointed 20 in aeronautics and 3 in rail, including medicine.



Note: Central and Western Regions reflect Prairie and Northern Region

The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

The Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Chairperson is the Chief Executive Officer of the Tribunal and has supervision over and direction of the work and staff of the Tribunal including:

- the apportionment of work among its members
- the assignment of members to hear matters brought before the Tribunal
- the assignment of members to preside over panels
- the conduct of the work of the Tribunal
- the management of its internal affairs

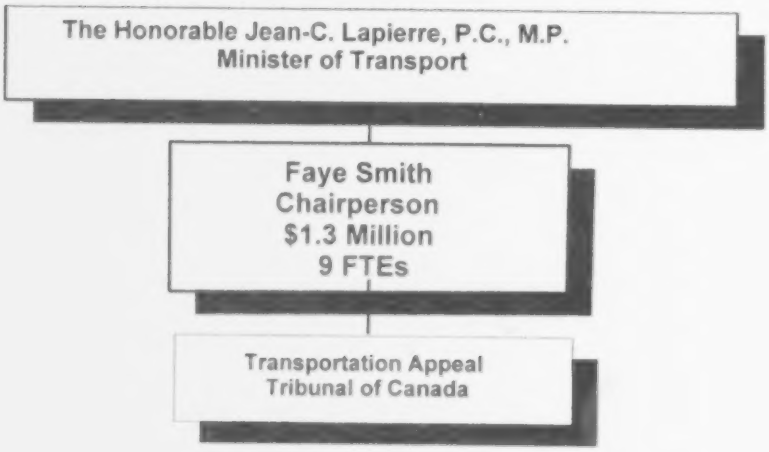


Table 1: Agency Planned Spending and Full Time Equivalents

($ thousands)	Forecast Spending 2004-2005	**Planned Spending 2005-2006**	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
Review and Appeal Hearings				
Budgetary Main Estimates (gross)	1,173.0	**1,173.0**	1,173.0	1,173.0
Non-Budgetary Main Estimates (gross)	140.0	**130.0**	130.0	130.0
Total Main Estimates	1,313.0	**1,303.0**	1,303.0	1,303.0
Adjustments:				
Supplementary Estimates:	58.1	-	-	-
Total Adjustments	58.1	-	-	-
Total Planned Spending	1,371.1	**1,303.0**	1,303.0	1,303.0
Total Planned Spending	1,371.1	**1,303.0**	1,303.0	1,303.0
Plus: Cost of services received without charge	222.0	**224.0**	225.0	227.0
Net cost of Program	**1,593.1**	**1,527.0**	**1,528.0**	**1,530.0**
Full Time Equivalents	**9**	**9**	**9**	**9**

Table 2: Program by Activity

2005-2006					($ thousands)
	Budgetary	Non-Budgetary			
Program Activity	Operating	Loans, Investments, Advances and employee benefit plans	Total Main Estimates	Adjustments (planned spending not in Main Estimates)	Total Planned Spending
Review and Appeal Hearings	1,173.0	130.0	1,303.0	-	1,303.0
Total	**1,173.0**	**130.0**	**1,303.0**	**-**	**1,303.0**

Table 3: Voted and Statutory Items listed in Main Estimates

2005-2006			($ thousands)
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	**Current Main Estimates**	Previous Main Estimates
40	Program expenditures	1,173.0	1,173.0
(S)	Contributions to employee benefit plans	130.0	140.0
	Total for Agency	**1,303.0**	**1,313.0**

Table 4: Net Cost of Agency for the Estimates Year

2005-2006	($ thousands)
Total Planned Spending	1,303.0
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	172.0
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds	52.0
2005-2006 Net cost for Agency	**1,527.0**

Section IV: Other Items of Interest

References

Transportation Appeal Tribunal of Canada	Publications
333 Laurier Avenue West Room 1201 Ottawa, Ontario K1A 0N5 Telephone: (613) 990-6906 Fax: (613) 990-9153 e-mail: info@tatc.gc.ca Internet Web Site: http://www.tatc.gc.ca Faye Smith – Chairperson Allister Ogilvie – Vice-Chairperson Carl Poulin – Acting Executive Services Manager Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions) Monique Godmaire – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)	Performance Report March 31, 2004 Annual Report 2003–2004 Guide to Tribunal Hearings The Transportation Appeal Tribunal of Canada : pamphlet

Section V: Index

Analysis of Program Activities by Strategic Outcomes 5
Agency Planned spending and Full Time Equivalent 10
Agency Plans and Priorities 3
Agency Priorities 2
Chairperson's Message 1
Financial Resources 2
Government On-Line 4
Human resources 2
Improve Management Practices 3
Management Representation Statement 7
Net Cost of Department for the Estimated Year 12
Organizational Information 8
Other items on interest 13
Overview 1
Program by Activity 11
Reason for Existence 2
Review and Appeal Hearings 5
Social Union Framework Agreement (SUFA) 4
Strategic Outcome 5
Summary Information 2
Supplementary Information 7
Voted and Statutory Items listed in Main Estimate 11

BUDGET DES DÉPENSES

Tribunal d'appel des transports du Canada

Budget des dépenses
2005-2006

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par objectif stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. 2005

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

No. de catalogue : BT31-2/2006-III-78
ISBN 0-660-62811-2

Tribunal d'appel des transports du Canada

2005–2006
Budget des dépenses

Rapport sur les plans et les priorités

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P. député
Ministre des Transports

Table des matières

Section I : Survol :
- Message de la présidente 1
- Renseignements sommaires 2
- Plans et priorités de l'agence 3

Section II : Analyse des activités de programme par objectif stratégique 5

Section III : Information additionnelle
- Déclaration de la direction 7
- Renseignements sur l'organisation 8
- Tableaux financiers 10

Section IV : Autres sujets d'intérêt 13

Section V : Index 14

Section I : Survol

1.1 Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal d'appel des transports du Canada. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal, anciennement le Tribunal de l'aviation civile au cours d'une période de plus de 18 années d'activités. Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi-judiciaire établi en juin 2003 (LC 2001, ch. 29) pour prévoir un processus indépendant de révision à l'égard de certaines mesures administratives — notamment la suspension ou l'annulation des brevets, certificats et autres documents d'autorisation, la délivrance d'ordres de la sécurité ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires imposées — prises en vertu de diverses lois fédérales relatives au transport.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produiront des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation, rail et marine en 2005-2006. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires du document placent dans les décisions du Tribunal.

Les gains importants en efficacité ont été réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires du document, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des membres et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.

Faye Smith
Présidente

1.2 Renseignements sommaires

Raison d'être

La mission du Tribunal d'appel des transports du Canada est d'effectuer la révision des décisions d'application de la loi ou de délivrance des licences prises par le ministre des Transports. L'audience peut être faite à deux niveaux. L'engagement du Tribunal est fondé sur la transparence et la collaboration et il a comme mandat de tenir ses audiences équitablement, rapidement et sans formalisme.

Ressources financières

(en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
1 303,0	1 303,0	1 303,0

Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
9	9	9

Priorités de l'agence

(en milliers de dollars)

		Dépenses prévues		
	Type	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Priorité n° 1 : Tenir des audiences rapidement et simplement	Déja établie	1 107,0	1 107,0	1 107,0
Priorité n° 2 : Gouvernement en direct	Déja établie	25,0	25,0	25,0
Priorité n° 3 : Entente cadre sur l'union sociale (ECUS)	Déja établie	5,0	5,0	5,0

1.3 Plans et priorités de l'agence

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a remplacé le Tribunal de l'aviation civile établi à la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur la recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal ayant des compétences dans les secteurs aéronautiques et ferroviaire, et à une date ultérieure, s'étendra au secteur maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie le texte de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision sous leur régime. La compétence du Tribunal s'étend au secteur ferroviaire, selon les dispositions à cet effet dans la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*). Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que la charge de travail du Tribunal augmentera davantage au cours des prochaines années, mais le secteur d'activités sera le même. Le siège du Tribunal se situe dans la région de la capitale nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de membres qualifiés en permettant de tenir leurs connaissances à jour et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les membres ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Des représentants du milieu du transport participent à une discussion entre experts.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement, permettant ainsi à Transports Canada et à tout titulaire du document de mieux comprendre le résultat de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2003–2004, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 52 jours pour une révision et 65 jours pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait qu'elles soient plus complexes, les membres ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Amélioration des Pratiques de Gestion

Le Cadre de responsabilité financière de gestion, semblable à son prédécesseur, l'Initiative moderne de contrôleur, présente une opportunité aux départements et aux agences d'améliorer le fonctionnement de leurs organismes, créant de ce fait les conditions pour la gestion saine et la responsabilité financière renforcée. Ceci étant en accord avec la vision du gouvernement de la gestion moderne de contrôleur de la fonction publique, comme établi dans les *Résultats pour les Canadiens*.

Le Tribunal d'appel des transports continuera à travailler en partenariat avec trois autres petites agences quasi-juridiques : le Tribunal professionnel canadien des relations d'artistes-producteurs, le Tribunal de concurrence, et la Commission du droit d'auteur du Canada. L'emphase pour l'année 2005-2006 sera mise sur le développement et la mise en application d'un plan d'action en réponse aux résultats d'une vérification de la conformité aux législatives et connexes autorisations en 2004-2005 ; la participation de notre organisme à un ou plusieurs projets sous la Gestion de l'initiative de l'information du gouvernement ; la faisabilité et l'identification des secteurs dans lesquels une évaluation pourrait être effectuée ; le développement des indicateurs de rendement; la considération d'un arrangement d'association pour l'exécution de certains aspects de la nouvelle *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, proprement, l'établissement des Comités de consultation patronale-syndicale, de Méthode de règlements des différends et l'Élaboration des politiques.

Gouvernement en direct

Dans le but de mieux répondre aux attentes de ses clients, le Tribunal cherchera à améliorer la prestation de ses services clés au public et à améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site internet et par l'intermédiaire de liens d'internet.

Entente cadre sur l'union sociale (ECUS)

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires du document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Le Canada compte environ 76,422 employés brevetés de l'aviation, 36,599 employés du secteur rail, environ 29,614 aéronefs immatriculés et 3,170 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions devrait augmenter. Les mesures d'application de la loi relèvent de Transports Canada ce qui détermine alternativement la charge de travail dans le Tribunal. Les changements apportés par Transports Canada aux textes de la réglementation aérienne et rail affectent aussi le Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions des textes désignés prévus au *Règlement de l'aviation canadien*.

Il est prévu que les règlements concernant le secteur marin seront mis en application dans le prochain exercice budgétaire. De plus, nous prévoyons la mise en application au cours des années prochaines d'autres législations concernant les aéroports, et celles-ci susciteront une augmentation considérable au nombre d'infractions des textes désignés et donc augmenteront la charge de travail du tribunal.

Notre organisation est financée au moyen de dépenses de fonctionnement. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 50%, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multimodal. Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multimodal des transports lors de sa première année. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire de nommer d'autres membres, de leur donner une formation, d'embaucher d'autres gens et de donner un complément de formation au personnel actuel.

Section II : Analyse des activités de programme par objectif stratégique

Audience en révision et en appel

L'objectif est d'assurer le fonctionnement d'un Tribunal indépendant chargé de répondre aux demandes provenant du milieu des transports concernant la révision des décisions relatives à l'application des règlements ou à la délivrance des permis par le ministre des Transports aux termes de la loi sur l'aéronautique; et tenir des audiences.

Objectif stratégique

Pourvoir au milieu du transport un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports

Ressources financiers
(en milliers de dollars)

2004-2005	2005-2006	2006-2007
1 313,0	1 303,0	1303,0

Ressources humaines

2004-2005	2005-2006	2006-2007
9	9	9

La seule activité du Tribunal est de pourvoir un tribunal de l'aviation et du rail indépendant permettant aux titulaires du document d'avoir l'occasion de procéder à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires du document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou de duplication du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres ou l'imposition de peines monétaires. La personne ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document.

Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal d'appel des transports du Canada pourvoit est particulier dans le secteur des transports au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et une confirmation visibles du système de sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, menant à des modifications nécessaires à la réglementation. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création de ce Tribunal ainsi que son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Section III : Information additionnelle

3.1 Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2005-2006 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses : Rapports sur les plans et priorités.*

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les Lignes directrices du SCT;
- Il est fondé sur la structure de responsabilisation approuvée du ministère, telle qu'elle est indiquée dans sa Structure des ressources et des résultats de gestion;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

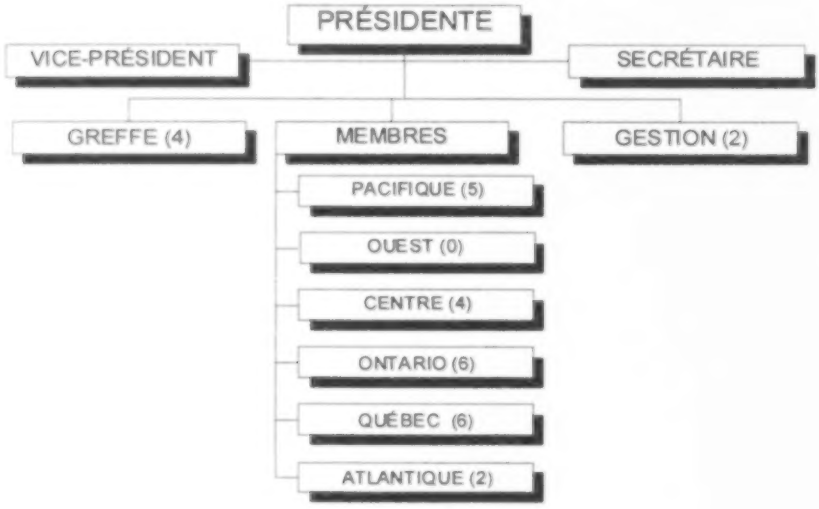
Nom : FAYE SMITH

Titre : PRÉSIDENTE & P.D.G.

3.2 Renseignements sur l'organisation

La présidente du Tribunal en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente contrôle la gestion et assure la direction des travaux nécessaires à l'exercice des attributions du Tribunal.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents à temps plein. Trente-cinq membres à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'exercice 2003–2004. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence. À la fin de l'an 2004, nous avons procédé à la nomination de 23 membres à temps partiel et sur ce, 20 membres en aéronautique et 3 membres en rail, y compris la médecine.



Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

Le Tribunal fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La présidente est la première dirigeante du Tribunal; à ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les membres
- de l'affectation des membres pour connaître des affaires portées devant le Tribunal
- de la présidence des comités
- de la conduite des travaux du Tribunal
- de son administration

Tableau 1 : Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	**Dépenses prévues 2005-2006**	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Audience en révision et en appel				
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	1 173,0	**1 173,0**	1 173,0	1 173,0
Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brutes)	140,0	**130,0**	130,0	130,0
Total du Budget principal des dépenses	1 313,0	**1 303,0**	1 303,0	1 303,0
Rajustements :				
Budget supplémentaire des dépenses	58,1	-	-	-
Total des rajustements	58,1	-	-	-
Dépenses nettes prévues	1 371,1	**1 303,0**	1 303,0	1 303,0
Dépenses nettes prévues	1 371,1	**1 303,0**	1 303,0	1 303,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	222,0	**224,0**	225,0	227,0
Coût net pour l'agence	**1 593,1**	**1 527,0**	**1 528,0**	**1 530,0**
Équivalents temps plein	9	9	9	9

Tableau 2 : Activités de programmes

2005-2006					(en milliers de dollars)
	Budgétaires	Non budgétaire			
Activité de programme	Fonctionnement	Prêts, investisse-ment, avances et avantages sociaux	Total pour le Budget principal	Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
Audience en révision et en appel	1 173,0	130,0	1 303,0	-	1 303,0
Total	**1 173,0**	**130,0**	**1 303,0**	-	**1 303,0**

Tableau 3: Postes votes et législatifs indiqués dans le Budget principal

2005-2006			(en milliers de dollars)
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	**Budget principal actuel**	Budget précédent
40	Dépenses du programme	1 173,0	1 173,0
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	130,0	140,0
	Total pour l'agence	1 303,0	1 313,0

Tableau 4 : Coût net pour l'agence au cours de l'année budgétaire

2005-2006	(en milliers de dollars)
Dépenses nettes prévues	1 303,0
Plus : Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	172,0
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	52,0
Coût net pour l'agence en 2005-2006	**1 527,0**

Section IV : Autres renseignements

Références

Tribunal d'appel des transports du Canada	
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : info@tatc.gc.ca Site Web : http://www.tatc.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Carl Poulin – Chef intérimaire des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Monique Godmaire – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2004 Rapport annuel 2003–2004 Guide sur les audiences du Tribunal Brochure : Tribunal d'appel des transports du Canada

Section V: Index

Activités de programmes 11
Amélioration des pratiques de gestion 3
Analyse des activités de programme par objectif stratégique 5
Audience en révision et en appel 5
Autres renseignements 13
Coût net pour l'agence au cours de l'année budgétaire 12
Déclaration de la direction 7
Dépenses prévues de l'agence et équivalents temps pleins 10
Entente cadre sur l'union sociale (ECUS) 4
Gouvernement en direct 4
Information additionnelle 7
Message de la présidente 1
Objectifs stratégiques 5
Plans et priorités de l'agence 3
Postes votes et législatifs indiqués dans le budget principal 11
Priorités de l'agence 2
Raison d'être 2
Renseignement sur l'organisation 8
Renseignements sommaires 2
Ressources financières 2
Ressources humaines 2
Survol 1